

船舶事故調査報告書

令和5年4月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和4年9月4日 11時40分ごろ
発生場所	熊本県宇城市三角町三角ノ瀬戸 三角灯台から真方位120°300m付近 (概位 北緯32°37.5′ 東経130°26.8′)
事故の概要	漁船海栄丸は、たこつぼ漁を行いながら北北西進中、また、プレジャーボート碧輝丸は、南東進中、両船が衝突した。 海栄丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、碧輝丸は、船首部外板に破損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁船 海栄丸、4.4トン KM3-54201（漁船登録番号）、個人所有 11.20m (Lr) × 2.85m × 0.28m、FRP ディーゼル機関、302kW（動力漁船登録票による）、平成17年4月26日 B プレジャーボート 碧輝丸、5トン未満 293-32423熊本、株式会社コモリカンパニー 6.86m (Lr) × 2.53m × 1.28m、FRP ガソリン機関（船外機）、103.00kW、平成9年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 53歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成8年2月22日 免許証交付日 令和2年2月25日 (令和8年2月21日まで有効) B 船長B 20歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 令和3年9月27日 免許証交付日 令和3年9月27日 (令和8年9月26日まで有効)
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部外板に破損等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風速 約1.0m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北西流約1ノット(kn)</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか2人（以下「甲板員A₁及び甲板員A₂」という。）が乗り組み、三角ノ瀬戸でたこつぼ漁を行う目的で、令和4年9月4日08時00分ごろ熊本県上天草市大矢野町の係留場所を出発し、三角ノ瀬戸南口付近で漁を行った後、場所を変えて、11時30分ごろ同瀬戸の大矢野島北東岸に沿って1本800～1,000mの幹縄に100個のたこつぼを取り付けた仕掛けの投入作業を始めた。</p> <p>船長Aは、左舷船首部甲板の前部に立ってリモコンによる遠隔操縦を行い、甲板員A₁が、左舷船首部甲板からたこつぼを取り付けた仕掛けを海に投入しながら、約6knの速力（対地速力、以下同じ。）で北北西進させた。（図1参照）</p> <div data-bbox="443 884 1428 1377" data-label="Image"> </div> <p>図1 A船の操業（イメージ）</p> <p>船長Aは、たこつぼの投入を始めてからしばらくして、左舷船首方の三角灯台下辺りから、A船に向かってくるB船を視認し、B船の様子を見ようと機関を中立運転として行きあし状態のまま進んでいたところ、更にB船がA船に向かって接近してくるので、危険を感じ、A船の甲板上にいた乗組員2人と共にB船に向かって大声で叫びながらA船の船首部甲板右舷側に退避したとき、A船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、B船が反転してA船に寄せてきたので、船長Bと両船の損傷状況及び乗船者に負傷者がいないか確認した後、海上保安庁に通報を行い、巡視艇の到着を待って、事後の対応に当たった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、釣りをを行う目的で、三角町戸馳島<small>とばせ</small>のマリーナを出発し、三角灯台北方沖で釣りを</p>

行った後、11時37分ごろ釣り場を移動しようと三角ノ瀬戸の瀬戸ノ鼻南西方沖に向けて発進し南東進した。

船長Bは、B船を発進させた直後にB船の推進力が低下したように感じ、プロペラに何か引っ掛かったのではと思い、減速して、プロペラの状態が分かる海面近くまで船外機をチルトアップした後、船首方の確認をしたところ、正船首方より少し右方にB船の方を向いて、ゆっくり向かってくるA船を視認したが、まだ距離がある上、A船があまり進んでいないような感じに見え、時間的余裕があると思い、操舵区画の後方に下がって船尾方を向いてプロペラの状態確認を行った。

船長Bは、プロペラに異常を認めず、船外機をチルトダウンした後、再度、A船の動向を確認したところ、船首方至近にA船を認め、右舵を取った直後、B船とA船とが衝突した。

(写真1 参照)



写真1 B船船尾部甲板の状況

船長Bは、反転してA船にB船を寄せて、両船の乗船者の負傷状況等を確認した後、巡視艇の到着を待って、事後の対応に当たった。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長Aは、ふだん、本事故発生場所付近で作業中に他船が接近してきた場合、他船がA船の左舷方へ避けていたので、本事故当時も、衝突直前までB船がA船の左舷方へ避けるものと思っていた。

船長Aは、右舵を取って衝突を避けるための措置を採ることも考えたが、A船の左舷側からたこつぼを投入中で、右舵を取るとプロペラがたこつぼをつないだロープを巻き込んでしまうので、右舵を取ることができなかった。

	<p>船長Aは、A船に汽笛を備えていたものの、汽笛のスイッチは操舵室内でしか操作できず、本事故当時、操舵室前の甲板には左舷端から右舷端までたこつぼを積み重ねており、積み重ねたたこつぼを乗り越えて操舵室に向かえば、たこつぼをつないでいるロープに足を掛けて転倒するおそれがあると考え、操舵室に移動することはしなかった。</p> <p>船長Bは、推進力の低下を感じて、プロペラの状態を確認する際、船外機を停止すると、潮流により付近の岩場へ圧流されるおそれがあったので、減速はしたものの圧流されない程度の速力を保ったまま、プロペラが海面から上がらない程度にチルトアップしてプロペラの状態を確認していた。</p> <p>船長Bは、プロペラの状態を確認する際、船首方の状況も時折確認していたものの、プロペラの状態確認に意識が向いていたので、A船の接近状況を十分に確認できていなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、安全な場所まで移動し、船外機を停止してからプロペラの状態確認を行えばよかったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、北西方向に流れる約1knの潮流がある状況下、三角ノ瀬戸でたこつぼを投入しながら北北西進中、左舷船首方から行き会う態勢で接近してくるB船を視認した際、B船がA船の左舷方へ避けて行くものと思ひ込み、機関を中立運転として行きあし状態のまま航行を続けたことから、B船が至近に迫り、大声で叫んだものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだんから、接近する他船が、操業中の自船を避けていたことから、B船もA船を避けると思ひ込んだものと考えられる。</p> <p>また、船長Aは、右舵を取って衝突を避けるための措置を採ることを考えたものの、A船が左舷側からたこつぼを投入中であり、右舵を取るとプロペラがたこつぼをつないだロープを巻き込んでしまうことから、右舵を取ることができなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、三角ノ瀬戸の釣り場に向けて南東進中、船長Bが推進力の低下を感じて、プロペラに何か絡まっていないかを確認しようと、プロペラの回転を止めずに海面近くまで船外機をチルトアップしてプロペラの状態確認に意識を向けながら航行を続けたことから、A船の接近に気付くことが遅れ、船首方至近にA船を認めてチルトアップを戻して右舵を取ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、プロペラの状態確認を行う際にA船を確認したところ、まだ離れており、確認作業が短時間で済むこと、及び確認のために船</p>

	<p>外機を停止すると潮流により付近の岩場へ圧流されるおそれがあることを考慮しても、接近するまでに時間的な余裕があったことから、航行を続けながら船首方の状況も時折確認していたものの、船尾方を向いてプロペラの状態確認に意識を向けていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、三角ノ瀬戸において、A船が操業を行いながら北北西進中、B船が南東進中、船長Aが、左舷船首方から行き会う態勢で接近してくるB船を視認した際、B船がA船の左舷方へ避けて行くものと思ひ込み、行きあし状態のまま航行を続け、また、船長Bが、プロペラの回転を止めずに海面近くまで船外機をチルトアップしてプロペラの状態確認に意識を向けながら航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、操業中であっても自船に接近する他船がいる場合は、他船が自船を避けてくれると思ひ込まず、早めに停船又は転舵して衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 船長は、操業目的で甲板に出て遠隔操縦リモコンを使用し、転舵が難しい状態で操船を行う場合、近づく他船に対して、すぐに注意喚起を行えるよう、甲板に携帯式の簡易エアホーン等を備えておくこと。 ・ 船長は、狭い水路を航行中に船外機プロペラの異常を感じて確認を行う場合、必ず、安全な場所まで移動し、船外機を停止して状態確認を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



出典 国土地理院

